

# **EFEKTIFITAS KERJA DALAM MENANGULANGI MASALAH KEMACETAN (SUATU STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MANADO)**

**CALVIN LOSA**

## **Abstrak**

Kemacetan di kota Manado umumnya disebabkan oleh semakin banyaknya atau bertambahnya volume kendaraan di setiap tahunnya yang sudah tidak seimbang dengan kapasitas jalan, kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum juga masih kurang, hal ini disebabkan karena transportasi umum di kota Manado belum sepenuhnya memenuhi standar dan masih banyak yang tidak layak digunakan. Berangkat dari permasalahan tersebut diatas, yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah Untuk mengetahui Efektifitas Kerja aparat dapat mempengaruhi masalah kemacetan di Kota Manado

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif. Objek yang dikaji adalah berkaitan dengan Efektifitas Kerja dalam mengatasi masalah Kemacetan di Kota Manado Dalam penelitian ini maka penetapan informan ditetapkan sebanyak 8 orang. Teknik Analisis Data dibagi menjadi 3 tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan.

Hasil penelitian membuktikan bahwa manajemen pengelolaan transportasi masih dianggap kurang maksimal. Kurang efektifnya pengelolaan transportasi sangat mempengaruhi masalah kemacetan berlalu lintas, yang begitu banyak disebabkan karena luas lahan untuk penggunaan jalan khususnya untuk memperlancar kegiatan transportasi/pergerakan lalu lintas sudah sangat sempit dan tidak ada perbaikan, sehingga tidak mampu menampung kendaraan yang begitu banyak. Untuk prasarana jalan seperti penempatan rambu-rambu dan Marka Jalan dianggap kurang efektif karena masih menimbulkan berbagai Kemacetan. Dampak Kemacetan sangat berpengaruh terhadap aktivitas berlalu Lintas, beberapa dampak yang ditimbulkan sangat berpengaruh pada aspek ekonomi, sosial, budaya dan keamanan.

**Kata Kunci : Efektifitas Kerja, Transportasi, Masalah Kemacetan**

## **Abstract**

Congestion in Manado city is generally caused by the growing number or the increase of the volume of vehicles in every year that was not balanced with the capacity of roads, community awareness for the use of public transportation is also still lacking, this is because the public transport in the city of Manado has yet to fully meet the standards, and many are not worth to use. Departing from the above problem, which is the purpose of this research is to know the effectiveness of work apparatus can affect the problem of congestion in the town of Manado

This study uses qualitative methods of approach. The object examined relates to the effectiveness of the work in the congestion problem in the city of Manado in the study then the determination of the informant set as many as 8 people. Data analysis techniques are divided into 3 stages, namely, data collection, data presentation, data reduction, and withdrawal of the summary.

Results of the study prove that transportation management still considered insufficient. Less effective management of transportation greatly affects the traffic congestion problem, which so much is because the land area for the use of roads especially to streamline the activities of the transportation/traffic movement have been very cramped and there is no improvement, so it is not capable of holding the vehicle so much. For the infrastructure of roads such as the placement of signs and road markings are considered less effective because it still gives rise to various bottlenecks. The impact of traffic congestion is very influential towards the traffic activity, some of the impact inflicted very influential on aspects of economic, social, cultural and security.

**Key Words: Effectiveness Of Public Works, Transport, The Congestion Problem**

## **PENDAHULUAN**

Kota Manado sebagai salah satu Kota yang cukup berkembang dengan pesat dan maju yang dibuktikan dengan semakin padatnya kendaraan yang ada dijalanan Kota Manado, mulai dari tempat perbelanjaan, pusat Perkantoran, dan tempat-tempat lainnya sudah sangat padat dengan berbagai macam kendaraan.

Kemacetan lalu lintas tentu sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling terkait satu sama lainnya. Kalau melihat sepiintas lalu Kemacetan di kota Manado umumnya disebabkan oleh semakin banyaknya atau bertambahnya volume kendaraan di setiap tahunnya yang sudah tidak seimbang dengan kapasitas jalan, kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum juga masih kurang, hal ini disebabkan karena transportasi umum di kota Manado belum sepenuhnya memenuhi standar dan masih banyak yang tidak layak digunakan sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi pribadi, banyak masyarakat yang tidak tertib berlalu lintas, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menggunakan badan jalan dan juga kemacetan disebabkan karena kurangnya pengaturan dari Polisi Lalu-lintas pada titik kemacetan pada saat jam macet.

Beberapa penelitian yang mendukung kajian ini antara lain oleh Febi (2011) yang melihat dampak dari kemacetan dari variabel ekonomi, aspek lingkungan maupun kelembagaan. Aris dan Khusnul (2011) melihat masalah Kemacetan mengakibatkan berbagai kerugian yakni dari segi ekonomi mempengaruhi kerugian dalam pemakaian BBM, dari segi waktu dapat memperlambat aktivitas untuk bekerja, dari aspek Budaya dan sikap mempengaruhi stress. Arum (2012) melihat masalah Kemacetan disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan dan ketidakdisiplinan pengendara. Hara Eka Triguna (Tahun 2015) melihat masalah Kemacetan dari segi Koordinasi yang masih kurang efektif.

Dengan melihat latar belakang permasalahan dan kajian penelitian terdahulu maka pola yang cukup mempengaruhi munculnya masalah Kemacetan di Kota Manado, tidaklah berbeda dengan Kota-Kota lainnya yang ada di Indonesia, sehingga dari kajian penelitian ini Masalah kemacetan dapat ditinjau dari beberapa aspek antara lain aspek disiplin, aspek pelayanan, aspek manajemen pengelolaan transportasi aspek koordinasi dan aspek penataan sarana dan Prasarana transportasi yang belum maksimal.

Dugaan-dugaan sebagaimana yang disebutkan diatas memperkuat pemikiran penulis bahwa dalam mengatasi masalah kemacetan akan perlu dilakukan efektifitas kerja yang maksimal. Untuk mendukung dan meningkatkan efektifitas kerja dalam mengatasi masalah kemacetan maka alternatif dalam penentuan strategi adalah meningkatkan disiplin, pelayanan, manajemen pengelolaan transportasi, Koordinasi maupun penyediaan sarana dan prasarana penduduk. efektifitas kerja dari aspek disiplin dilapangan menunjukan bahwa penegakan disiplin yang ditemui dilapangan masih kurang efektif, dimana banyak pelanggaran yang terjadi baik dengan unsur kesengajaan maupun tidak disengaja melakukan pelanggaran dalam berlalu lintas. Dari aspek pelayanan, dianggap masih kurang maksimal, untuk menata, meminimalisasi masalah Kemacetan. Dari aspek Manajemen Pengelolaan Transportasi, ada dugaan bahwa penataan trayek yang berlaku sampai saat ini masih kurang efektif untuk mengatasi masalah kemacetan. Dari aspek Koordinasi ada dugaan bahwa koordinasi petugas antara Dinas Perhubungan (LLAJ) dengan SatLanTas yang masih kurang turut mempengaruhi pergerakan lalulintas sehingga menyebabkan masalah Kemacetan. Sedangkan dari penyediaan sarana jalan masih kurang efektif untuk menampung volume kendaraan yang begitu banyak sehingga menimbulkan kemacetan disana sini. Sedangkan dari segi Prasarana lalulintas/transportasi seperti penempatan rambu-rambu

lalulintas dianggap kurang efektif dan masih menimbulkan potensi kemacetan, hal ini terkait dengan ketidak disiplin pengendara/sopir maupun para pejalan kaki yang kurang sadar dalam berlalulintas, serta lemahnya sikap mental dalam berlalulintas. Kelima aspek tersebut dianggap efektif apabila didukung dengan kemauan petugas dan tanggungjawab yang tinggi dalam meningkatkan kinerja lalulintas. Oleh karena itu kelima aspek sebagaimana disebutkan perlu ditindaklanjuti demi untuk mengefektifkan kelancaran dalam berlalulintas.

#### Konsep Efektivitas

Efektifitas juga dapat diartikan seperti yang diutarakan oleh Soeseno Handyaningrat (2010) adalah apabila suatu tujuan atau sasaran telah tercapai sesuai dengan rencana. Dan menurut H.E.Merson dalam buku yang sama memandang efektivitas sebagai pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Dapat pula diartikan suatu kondisi atau keadaan. Dimana dalam memilih tujuan yang hendak dicapai atau sasaran atau peralatan yang digunakan disertai dengan kemampuan yang dimiliki adalah tepat, sehingga tujuan yang diinginkan dapat dicapai dengan hasil yang memuaskan (Martoyo, 2014).

Sinangan (2009), mengemukakan empat konsep atau cara untuk memahami efektivitas, yaitu :

1. Berkaitan dengan hubungan antara teori-teori organisasi yang modern maupun klasik tentang output maupun input.
2. Efektivitas dianggap sebagai perbandingan atau tingkatan dimana sasaran yang dikemukakan dapat dianggap tercapai.
3. Memahami efektivitas adalah efektivitas external atau perbandingan antara evaluasi lingkungan suatu unit output dan evaluasi suatu unit input.
4. Kemampuan untuk tetap berlangsung, beradaptasi dan berkembang tanpa memperdulikan tujuan-tujuan khusus yang akan dicapai.

Dari pendapat-pendapat diatas, timbulah pertanyaan, bagaimana kriteria-kriteria apa yang menjadi ukuran efektifitas organisasi. Dalam kaitan itu, Gibson dkk mengemukakan adanya lima hal pokok yang menjadi ukuran efektifitas, yaitu:

1. Produksi.  
Yaitu mengacu pada ukuran output utama organisasi baik menyangkut jumlah, maupun kualitas keluaran yang dibutuhkan lingkungan.
2. Efisiensi.  
Yang mengacu pada ukuran penggunaan sumber daya organisasi.
3. Kepuasan.  
Yaitu menunjukkan tingkat dimana organisasi memenuhi kebutuhan karyawan/anggotanya.
4. Adaptasi.  
Yaitu tingkat dimana organisasi dapat dan benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal atau mengacu pada kemampuan manajemen, merasakan perlunya perubahan dalam organisasi.
5. Pengembangan.  
Yaitu kemampuan organisasi untuk meningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan lingkungan atau mengukur tanggung jawab organisasi dalam memperbesar kapasitas dan potensinya untuk berkembang.

Tegasnya efektifitas adalah pencapaian sasaran yang telah ditentukan sebelumnya (Gibson, dkk, 2008) atau kemampuan untuk melakukan hal-hal yang besar (Drucker dalam Stoner dan Frenan, 2004).

## **A. Konsep Transportasi**

Menurut Departemen Perhubungan RI (2010) dalam suatu seminar yang diadakan oleh Instansi ini, memberikan batasan bahwa, 'transportasi atau pengangkutan adalah usaha mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Batasan yang dikemukakan oleh Departemen Perhubungan tersebut lebih tegas dinyatakan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang memberikan batasan bahwa, Angkutan adalah pemindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain.

Selanjutnya Kansil (2015) mengemukakan Angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

### **Masalah Kemacetan.**

Menurut MKJL (1997) Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut. Yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam, sehingga menyebabkan terjadinya antrian, nilai derajat kejenuhan pada arus jalan akan ditinjau dimana kemacetan akan terjadi bilai nilai derajat kejenuhan mencapai 0,5.

Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, maka kemacetan akan mulai terjadi, kemacetan akan semakin meningkat apabila arus lalu lintas semakin ramai dan padat sehingga kondisi kendaraan akan semakin berdekatan satu sama lain.

Biasanya kerugian yang dialami akibat dari masalah kemacetan cukup kompleks seperti kerugian karena waktu dalam menempuh perjalanan menjadi lama, biaya operasi kendaraan akan menjadi terlalu besar dan populasi kendaraan yang akan dihasilkan akan makin bertambah. Pada kondisi macet biasanya kendaraan merangkak dengan kecepatan yang semakin rendah, pemakaian bahan bakar minyak menjadi sangat boros, mesin kendaraan menjadi tidak stabil, dan buangan kendaraan yang dihasilkan lebih tinggi kandungan konsentrasinya. Pada kondisi kemacetan para pengendara biasanya cenderung menjadi tidak sabar yang menjurus kepada tindakan yang tidak disiplin dan pada akhirnya akan memperburuk kondisi kemacetan lebih lanjut lagi.

Menurut Etty Soesilowati (2008) secara ekonomis masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, populasi udara, tingginya angka kecelakaan, terjadi kebisingan dan menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pejalan kaki.

Sedangkan menurut Sukanto Reksohadirojo (2001) biasanya kemacetan yang sering terjadi diruas-ruas jalan di perkotaan menimbulkan dampak negatif. Reindhardt (Dalam Sukanto Reksohadirojo (2001) mengungkapkan bahwa kemacetan menimbulkan kerugian bagi semua orang. Kerugian tersebut dialami oleh para pengguna jalan seperti pemborosan bahan bakar, pemborosan waktu (tundaan) dan rendahnya kenyamanan. Polusi lingkungan baik suara maupun udara merupakan dampak lain dari masalah kemacetan.

Duta Aji Harnasuta (2012) menemukan bahwa kemacetan dapat menimbulkan kerugian ekonomi, kesehatan bagi pengguna kendaraan di jalan, dan polusi udara yang tinggi di wilayah perkotaan. Dengan demikian kemacetan akan menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan didalam berbagai aspek yang berbeda.

### **Manajemen Pengelolaan Transportasi.**

Masalah pengelolaan transportasi tentu harus membutuhkan pelaksanaan Manajemen demi untuk menghindari masalah Kemacetan.

Robert L. Trewathn dan Gene Newport (Dalam Winardi, 2010), menyatakan bahwa manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan serta mengawasi aktifitas-aktifitas suatu organisasi dalam rangka upaya mencapai suatu koordinasi sumber-sumber daya manusia dan sumber-sumber daya alam dalam hal pencapaian sasaran secara efektif dan efisien.

George Terry (Dalam Soewarno Handyaningrat, 2012), mengemukakan manajemen ialah suatu proses yang membedakan atas perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan, pelaksanaan dan pengawasan dengan memanfaatkan baik ilmu maupun seni, agar dapat menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya (Soewarno Handyaningrat, 2012).

Sedangkan Pfiffner (1960) dalam Hasibuan (2001) mengatakan manajemen berhubungan dengan pengarahan orang dan tugas-tugasnya untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Lebih lanjut, Hasibuan (2010) mengatakan bahwa manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dan pengendalian upaya anggota organisasi dan proses penggunaan semua lain-lain sumber daya organisasi untuk tercapainya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Definisi yang sama juga dikemukakan oleh Terry (1970) bahwa manajemen adalah suatu proses yang khas dan meliputi perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengawasan yang di tiap bidang mempergunakan ilmu pengetahuan dan seni secara teratur untuk mencapai tujuan yang ditetapkan.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

### **A. Metode yang digunakan**

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif. Sumber data yang diperoleh dalam penelitian kualitatif adalah catatan hasil observasi, transkrip, interview mendalam (In-depth interview) dan dokumen-dokumen yang terkait berupa tulisan ataupun gambar. Instrumen yang digunakan dalam penelitian adalah peneliti itu sendiri yang disebut human instrument, dan penelitian dibatasi oleh focus sedangkan teknik penarikan kesimpulan bersikap induktif. Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan Naturalistik karena proses penelitian dilakukan dalam proses alamiah tanpa adanya setingan dimana peneliti dapat mengumpulkan data dan informasi dari informan yang sudah diuraikan dengan menggunakan teknik Snowball sampling (Lihat Moleong, 2014, dan Eral Babie, 2013).

### **B. Penentuan Informan**

Informan adalah mereka yang memiliki pemahaman, wawasan dan pengetahuan terhadap obyek yang akan dikaji. Dalam hal ini obyek yang dikaji adalah berkaitan dengan Efektifitas Kerja dalam mengatasi masalah Kemacetan di Kota Manado Dalam penelitian ini maka penetapan informan ditetapkan sebanyak 8 orang. Informan akan dapat diwawancarai secara terpimpin maupun tidak terpimpin.

### **C. Sumber data**

Sumber data yang akan diperoleh dalam penelitian ini adalah catatan harian dari hasil wawancara mendalam dengan informan dan akan disiapkan buku memo maupun Handphone untuk menjaring informasi yang mengalir masuk. Selain itu akan diperlukan dokumentasi sebagai data pendukung atau data pelengkap.

#### **D. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan data**

Teknik pengumpulan data penulis akan didapat dari catatan harian dari wawancara mendalam kemudian dibuat didalam satu transkrip dan dideskripsikan dalam bentuk narasi. Sumber data dapat diperoleh berupa data primer dan data sekunder. Data primer akan didapat dari hasil wawancara dengan informan sedangkan data sekunder didapat dari gambaran deskripsi lokasi penelitian.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Oleh karena penelitian ini lebih mendekatkan diri pada penelitian kualitatif maka teknik analisis data berpedoman pada sumber dari Miles dan Huberman (1992). (Dalam Moleong, 2014).

Untuk menyajikan data tersebut agar lebih bermakna dan mudah dipahami adalah menggunakan *interactive model analysis* dari Miles dan Huberman (1992).

Kegiatan pengumpulan data dan analisis data tidak dapat dipisahkan. Pengumpulan data ditempatkan sebagai komponen yang merupakan bagian integral dari kegiatan analisis data. Analisis data pada dasarnya sudah dilakukan sejak awal kegiatan penelitian sampai akhir penelitian. Dalam model ini kegiatan analisis dibagi menjadi 3 tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan.

##### **1. Tahap reduksi data**

Reduksi data yaitu proses pemilihan data kasar dan masih mentah yang berlangsung terus menerus selama penelitian berlangsung melalui tahapan pembuatan ringkasan, memberi kode, menelusuri tema, dan menyusun ringkasan. Tahap reduksi data yang dilakukan penulis adalah menelaah secara keseluruhan data yang dihimpun dari pelaksanaan kegiatan penelitian.

##### **2. Tahap penyajian data**

Seperangkat hasil reduksi data kemudian diorganisasikan ke dalam bentuk matriks yang diberi nama display data sehingga terlihat gambarannya secara lebih utuh. Penyajian data dilakukan dengan cara penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara runut dan baik dalam bentuk naratif, sehingga mudah dipahami. Dalam tahap ini peneliti membuat rangkuman secara deskriptif dan skematis.

##### **3. Tahap Verifikasi data/penarikan simpulan**

Verifikasi data penelitian yaitu menarik simpulan berdasarkan data yang diperoleh dari berbagai sumber, kemudian peneliti mengambil simpulan yang bersifat sementara sambil mencari data pendukung atau menolak simpulan. Pada tahap ini, peneliti melakukan pengkajian tentang simpulan yang telah diambil dengan data pembandingan teori tertentu. Pengujian ini dimaksudkan untuk melihat kebenaran hasil analisis yang melahirkan simpulan yang dapat dipercaya.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **1. Efektifitas Kerja dalam mengatasi masalah Kemacetan.**

Kota Manado sebagai salah satu Kota yang cukup berkembang dengan pesat dan maju yang dibuktikan dengan semakin padatnya kendaraan yang ada dijalanan Kota Manado, mulai dari tempat perbelanjaan, pusat Perkantoran, dan tempat-tempat lainnya sudah sangat padat dengan berbagai macam kendaraan.

Kemacetan lalu lintas tentu sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling terkait satu sama lainnya. Kalau melihat sepiintas lalu Kemacetan di kota Manado umumnya disebabkan oleh semakin banyaknya atau bertambahnya volume kendaraan di setiap tahunnya yang

sudah tidak seimbang dengan kapasitas jalan, kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum juga masih kurang, hal ini disebabkan karena transportasi umum di kota Manado belum sepenuhnya memenuhi standar dan masih banyak yang tidak layak digunakan sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi pribadi, banyak masyarakat yang tidak tertib berlalu lintas, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menggunakan badan jalan dan juga kemacetan disebabkan karena kurangnya pengaturan dari Polisi Lalu-lintas pada titik kemacetan pada saat jam macet. Dalam penataan bidang transportasi untuk mengurangi masalah Kemacetan maka akan sangat diperlukan efektifitas kerja yang maksimal. Adapun berbagai faktor yang turut menentukan efektifitas kerja dalam mengatasi masalah Kemacetan antara lain :

#### **a. Faktor Disiplin.**

Faktor disiplin merupakan salah satu faktor yang sangat berarti dalam mengatasi masalah Kemacetan dalam berlalulintas. Disiplin adalah suatu tingkahlaku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan dalam organisasi baik dilakukan secara tertulis maupun tidak tertulis. Disiplin juga dapat difahami sebagai sikap kewajiban dari seseorang atau sekelompok orang yang senantiasa berkehendak untuk mengikuti/mematuhi segala aturan/keputusan yang telah ditetapkan. Disamping itu juga disiplin merupakan cerminan sikap mental yang diaplikasikan dalam perbuatan atau tingkahlaku perorangan, kelompok atau masyarakat berupa ketaatan terhadap peraturan atau ketentuan yang ditetapkan pemerintah atau organisasi/Instansi atau etik norma dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat untuk tujuan tertentu. Disiplin dapat pula difahami sebagai pengendalian diri agar tidak melakukan sesuatu yang bertentangan dengan aturan dan ketentuan yang berlaku. Dari pemahaman sebagaimana disebutkan diatas maka faktor disiplin dianggap sangat penting dalam mengatasi masalah Kemacetan dalam berlalulintas. Cerminan disiplin dalam berlalulintas dapat dilihat dari :

1. Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang sudah menjadi norma, etik dan kaidah yang berlaku didalam aturan berlalulintas,
2. Adanya perilaku yang dikendalikan,
3. Adanya kepatuhan pada peraturan

Disiplin berlalu lintas bukanlah tujuan, melainkan sarana yang ikut memainkan peranan dalam pencapaian tujuan yang pada akhirnya setiap orang atau para pengendara akan mampu mengendalikan, menegakkan berbagai aturan didalam berlalulintas. .

Dengan demikian faktor disiplin sangat penting untuk dilakukan dan ditegakkan demi untuk mengurangi masalah Kemacetan. Penegakan disiplin yang dilakukan selama ini dari hasil penelitian oleh Dinas Perhubungan antara lain mengharuskan para petugas untuk mengikuti Apel Pagi dan Apel pada siang hari. Dari berbagai pernyataan Informan sebagaimana dibahas sebelumnya menunjukkan bahwa penegakan disiplin sudah dilakukan sesuai prosedur contohnya pemberian sanksi apabila terjadi pelanggaran dilapangan yakni pemberian sanksi berat, sedang maupun ringan.

Masalah disiplin tidak hanya diberlakukan dalam suatu Instansi tertentu tetapi juga dilakukan diluar Instansi yang ada yakni penegakan aturan dijalan raya.

Penelitian membuktikan bahwa cerminan kurangnya disiplin pengendara dapat dilihat dari berbagai pelanggaran yang dilakukan antara lain :

- ✓ Sopir tidak tertib yakni parkir disembarang tempat yang bukan merupakan area parkir.
- ✓ Kemacetan seringkali terjadi juga dipengaruhi oleh kurangnya disiplin pengguna jalan

- ✓ Dengan Kondisi Kemacetan sebagai akibat dari kurangnya disiplin menyebabkan penumpukan kendaraan di beberapa ruas jalan seperti di Jl. Suprpto, Jl. Sam Ratulangi, Jl. Panjaitan, Jl. Dotulolong Lasut dan Jl. MT. Marjono.

Salah satu strategi yang dilakukan oleh para petugas adalah melakukan Instruksi untuk menempatkan setiap petugas pada titik-titik yang dianggap rawan Macet.

Bahwa para pengguna jalan yang tidak tertib berlalu lintas misalnya menunggu kendaraan ditengah jalan mengakibatkan kendaraan yang dimuka harus menaikan penumpang terlebih dahulu baru mereka berjalan, keadaan seperti ini juga akan menimbulkan dampak kemacetan.

Para pengguna jalan pasti menginginkan untuk cepat sampai di tujuan, sehingga kadang-kadang para pengguna jalan yang tidak sabar akan saling mendahului, bahkan mereka juga akan melakukan tindakan-tindakan yang berbahaya seperti menerobos lampu merah. Hal ini bukanlah tindakan yang patut diapresiasi oleh para pengguna jalan karena hal ini bisa menyebabkan kecelakaan yang dapat membahayakan nyawa seseorang dan pada akhirnya peristiwa itu juga akan menyebabkan kemacetan lalu lintas.

Di beberapa tempat seperti mall, pasar dan ditempat-tempat keramaian lainnya para pengguna jalan sering menyeberang jalan dengan tidak menggunakan jembatan penyeberangan. Hal ini juga merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Selain itu, juga banyak angkutan umum yang sering menaik dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, seperti di perempatan jalan dan pertigaan jalan. Kedisiplinan para pengguna jalan memang masih sangat rendah, seharusnya mereka berusaha untuk memperbaiki kebiasaan buruk tersebut karena mereka tidak sendiri di jalan, ada ratusan bahkan ribuan pengguna jalan lainnya. Pada gambar dibawah ini telah terlihat bahwa para pengguna jalan menerobos dari jalan sebelah juga seringkali mengakibatkan Kemacetan.

Dari hasil evaluasi dilapangan menunjukan bahwa penegakan disiplin dilapangan belum efektif dilakukan oleh para petugas baik petugas Dinas Perhubungan maupun Dinas SatLanTas. Permasalahannya walaupun sudah dilakukan beberapa kali perbaikan Route Kendaraan tetap sampai sekarang ini masih mengalami Kemacetan Masalahnya para petugas tidak melakukan penindakan secara tegas kalau pun para sopir ditindak maka jalan keluarnya para sopir harus mengeluarkan biaya ekstra untuk menyogok petugas agar supaya tidak ditilang. Dengan perbuatan sopir seperti ini banyak kali merugikan banyak orang, karena dengan perbuatan satu orang sopir menyebabkan kerugian bagi semua sopir yang ada. Seharusnya dilakukan tindakan efek jera bagi setiap pelanggaran dalam berlalu lintas.

Penegakan disiplin di jalan raya harusnya tidak pandang bulu dan pilih kasih, sebab apabila terjadi ketidak konsistenan dari para petugas maka akan mempengaruhi proses penilaian kinerja dalam peningkatan bidang pelayanan transportasi. Karena lalulintas dan angkutan jalan raya sebagai bagian dari sistem transportasi yang harus dikembangkan khususnya dalam mewujudkan ketertiban demi untuk mencapai pelaksanaan disiplin secara maksimal.

Disiplin merupakan bentuk aturan yang perlu dibakukan demi kelancaran transportasi di jalan. Namun kenyataannya dilapangan masih banyak kendala yang dihadapi sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Oleh karena itu demi memaksimalkan peranan disiplin untuk mengatasi masalah kemacetan di jalan raya maka perlu dibutuhkan partisipasi dari semua pihak baik sopir, pengguna jalan maupun petugas, yang harus ikut bertanggungjawab secara bersama-sama. Dengan cerminan sikap mental yang dipupuk secara bersama maka secara langsung akan menghindari timbulnya berbagai kemacetan yang terjadi selama ini.



Cerminan sikap mental untuk berdisiplin haruslah difahami dalam diri masing-masing, karena tanpa adanya kesadaran tersebut maka masalah kemacetan akan sulit diatasi.

#### **b. Faktor Pelayanan.**

Pelayanan dalam instansi pemerintah merupakan salah satu faktor yang turut menentukan, karena tanpa pelayanan maka segala kegiatan yang akan dilakukan akan menjadi sia-sia. pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Pelayanan publik adalah pemberian pelayanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan.

Dalam penataan bidang transportasi masalah pelayanan aparatur pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan SatLanTas bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat dalam rangka menciptakan kesejahteraan masyarakat. Masyarakat berhak untuk mendapatkan pelayanan yang terbaik dari pemerintah karena masyarakat telah memberikan dananya dalam bentuk pembayaran pajak, retribusi dan berbagai pungutan lainnya.

Namun demikian meskipun kewajiban pemberian pelayanan publik dalam kegiatan transportasi terletak pada pemerintah, tetapi pelayanan juga dapat diberikan oleh pihak swasta dan pihak ketiga, yaitu organisasi non profit, relawan dan lembaga swadaya masyarakat. Jika penyelenggaraan pelayanan publik tertentu diserahkan kepada swasta atau pihak ketiga, maka yang terpenting dilakukan oleh pemerintah adalah memberikan regulasi, jaminan keamanan, kepastian hukum dan lingkungan yang kondusif. (Abdul Wahab, 2001).

Dengan demikian dapatlah dikatakan bahwa pelayanan publik adalah kegiatan pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan peraturan perundang-undangan. Pada dasarnya pelayanan publik adalah kegiatan pemenuhan keinginan dan pemenuhan kebutuhan/kepentingan masyarakat oleh penyelenggara Negara. Pelayanan dalam bidang transportasi sangat penting dilakukan oleh setiap petugas baik yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan (LLAJ) maupun SatLanTas sebagai penegak pelanggaran disiplin di jalan raya.

Dari hasil penelitian hasil wawancara dengan para Informan menunjukkan bahwa sistem pengelolaan transportasi cukup kompleks sehingga membutuhkan pelayanan yang maksimal. Pada titik-titik yang rawan sebagaimana dijelaskan selalu ditempatkan para petugas misalnya di jalur simpang tiga, simpang empat, simpang lima, pusat pertokoan, lampu merah, tempat ibadah, tempat sekolah, bahkan pusat perbelanjaan di pusat Pasar Bersehati. Hal ini diantisipasi untuk mencegah rawan macet, ataupun mengurangi masalah kemacetan. Contohnya kemacetan seringkali terjadi apabila di jalan tersebut ada anak-anak sekolah kemudian para sopir atau angkot menurunkan, dalam kondisi seperti ini para petugas LLAJ maupun SatLanTas harus memberikan pelayanan sebaik mungkin demi menghindari Kemacetan.

Dari hasil wawancara dengan para Informan (Para Sopir) bahwa masalah pelayanan para petugas dalam melaksanakan tugasnya masih belum maksimal contohnya SatLanTas hanya terpusat di titik-titik jalur Multi Mart dan di Posko depan KFC depan gereja Sentrum sedangkan titik-titik lainnya yang dianggap rawan macet tidak ada petugas yang menanganinya. Untuk memaksimalkan proses pelayanan tersebut harusnya pada setiap trayek yang dilalui kendaraan dibutuhkan satu petugas SatLanTas maupun petugas LLAJR. Tetapi kendalanya juga sampai saat ini sumberdaya yang tersedia untuk menangani masalah Kemacetan masih kurang tersedia sehingga menyulitkan penataan jalur transportasi.

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan yang baik dan maksimal khususnya untuk mengurangi masalah kemacetan maka diperlukan kualitas layanan sebagaimana dikemukakan oleh Rahayu (1997)

bahwa untuk menentukan kualitas pelayanan yang baik khususnya dibidang transportasi maka dapat dilihat dari indikator berikut ini.

1. Tangihels, adalah kualitas pelayanan berupa sarana fisik kantor, komputerisasi, ruang tunggu, tempat informasi dan sebagainya.
2. Reability, adalah kemampuan dan keandalan dalam menyediakan pelayanan yang terpercaya.
3. Responsiveness, ialah kesanggupan untuk mambantu dan menyediakan pelayanan secara cepat dan tepat serta tanggap terhadap keinginan konsumen.
4. Assurance, maksudnya adalah keramahan dan sopan-santun dalam meyakinkan kepercayaan konsumen.
5. Emphaty, maksudnya adalah sikap yang tegas, tetapi ramah dalam memberikan pelayanan kepada konsumen.

Merminan pelayanan yang baik yaitu dapat dilihat dari peran petugas baik petugas Dinas Perhubungan maupun SatLanTas yang melayani setiap saat secara cepat dan tepat dan memuaskan, berlaku sopan, ramah dan menolong serta profesional dan mampu; dan secara garis besar, terdapat unsur pokok yang terkandung di dalam pelayanan yang unggul (service excellence), yaitu : kecepatan, ketepatan, keramahan, dan kenyamanan. Keempat komponen tersebut merupakan satu kesatuan yang terintegrasi, artinya pelayanan menjadi tidak excellence apabila ada komponen yang kurang. Kualitas pelayanan transportasi yang baik akan dapat memberikan kepuasan kepada masyarakat, yang pada akhirnya akan menciptakan loyalitas masyarakat kepada organisasi atau lembaga, institusi yang bersangkutan.

### **c. Manajemen Pengelolaan Transportasi.**

Kemacetan lalu lintas sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling berkaitan satu sama lainnya. Salah satu alternatif dalam mengatasi permasalahan Dalam mengatasi Kemacetan diwilayah perkotaan perlu dibutuhkan Manajemen pengelolaan transportasi sebaik mungkin.

Berbicara Manajemen tentu berhubungan dengan pengarahan orang dan tugas-tugasnya untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Selain itu Manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dan pengendalian upaya anggota organisasi dan proses penggunaan semua sumber daya organisasi untuk tercapainya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Selain itu Manajemen adalah kemampuan seseorang mempengaruhi orang lain agar orang tersebut termotivasi dengan menggunakan keahliannya untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Dari pemahaman tentang Manajemen maka manajemen pengelolaan transportasi adalah suatu upaya yang dilakukan oleh para petugas lalu lintas untuk mencapai sasaran yang maksimal sehingga dari sasaran dan tujuan yang diinginkan akan memberikan dampak kepada setiap pengguna jalan. Menurut Hills (1978) Manajemen Lalu lintas adalah bagian dari rekayasa dimana teknik-teknik lalu lintas ataupun metode pengaturan lainnya yang relevan digunakan untuk mengelola sistem prasarana lalu lintas lainnya sedemikian rupa sehingga pemanfaatannya dapat dilakukan secara efektif. Selain itu Manajemen lalu lintas adalah usaha pengaturan jalan yang ada dalam usaha untuk memanfaatkan secara optimal, (Duff, 1961) Dalam PP No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan maka Manajemen Lalu lintas disebutkan adalah pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan prasarana yang ada. Hal ini menyangkut kondisi arus lalu lintas dan sarana penunjangnya, baik saat sekarang maupun masa yang akan datang. Manajemen lalu lintas dapat diaplikasikan pula dengan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas.

Dari hasil penelitian membuktikan bahwa masalah manajemen transportasi merupakan masalah yang cukup penting dilakukan dalam mengatasi masalah kemacetan. Manajemen merupakan salah satu strategi dalam menegakan kewenangan berlalu lintas

Sampai saat ini pemerintah Kota Manado melalui Dinas Perhubungan sudah berusaha semaksimal mungkin dalam mengelola transportasi di jalan raya buktinya beberapa kali dilakukan perbaikan route kendaraan pada area-area tertentu yang dianggap rawan macet seperti di Jalan Dotulolong Lasut yakni di Pasar 45 pada Area TKB, Jl. Sam Ratulangi pada pusat Pertokoan Jumbu, Jl. M.T. Marjono TKB, Jl. Panjaitan Kampung Cina dan berbagai Route lainnya yang terpusat di Jantung Kota seperti di Zero Point, yang dilalui kendaraan Trayek Malalayang, Trayek Kampus, Trayek Wanea, Trayek Karombasan, Trayek, dan Trayek Kembang. Walaupun sudah dilakukan berbagai penataan dan diturunkan petugas dilapangan pada area-area yang disebutkan tetap masih mengalami kendala disebabkan karena kondisi ruas jalan yang sangat sempit untuk menampung setiap kendaraan yang akan lewat ditambah lagi dengan para pejalan kaki yang tidak disiplin, kendaraan pribadi yang menyebrangi ke Area Bank Sulut. Pada Area tersebut seringkali terjadi kemacetan yang cukup panjang dimana kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan untuk mengangkut penumpang berhenti sekitar 15 menit atau lebih dalam sekali route jalan tersebut. Bahwa dampak perkembangan Kota sebagai akibat dari perkembangan Era Globalisasi secara tidak langsung mempengaruhi munculnya permasalahan Kemacetan. Selain itu Dampak dari pertumbuhan penduduk yang begitu cepat dan Padat tidak bisa dihindari sehingga mempengaruhi munculnya masalah Kemacetan. Kota Manado sebagai Salah satu titik simpul dalam bidang perdagangan, jalur perhubungan maupun Kota Pariwisata sehingga menambah beban fisik Kota. Dalam proses pengelolaan transportasi diperhadapkan dengan kondisi ruas jalan yang kurang maksimal. Keadaan seperti ini tentu akan berdampak pada proses pengelolaan transportasi yang kurang maksimal.

Hasil penelitian dari para Informan (Sopir) membuktikan bahwa manajemen pengelolaan transportasi masih dianggap semrawut sehingga menimbulkan kemacetan. Para petugas tidak ada ketegasan untuk menindak para pedagang kakilima yang berjualan dipinggiran jalan serta mengganggu tempat pelayanan umum.

Kurang efektifnya pengelolaan transportasi sangat mempengaruhi masalah kemacetan berlalu lintas. Selain itu pengelolaan Jalur transportasi atau perbaikan Trayek dianggap belum efektif karena masih menimbulkan banyak Kemacetan disana sini. Contoh tempat Parkir yang disediakan oleh Dinas Perhubungan disepanjang Route yang dilalui di Jalur TKB, yakni tempat Parkir Motor dan Taksi Ilegal (karena menggunakan kendaraan pribadi) semuanya menimbulkan masalah Kemacetan. Pada arah Jl. Dotulolong Lasut telah terjadi penumpukan kendaraan baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat yang keluar masuk yang dilakukan oleh para petugas Dinas Perhubungan pada hal di jalur tersebut seharusnya tidak dilakukan tempat Parkir karena akan menyebabkan kemacetan yang cukup panjang. Berikut ini akan diuraikan dampak dari proses pengelolaan kendaraan yang kurang efektif pada

#### **d. Faktor Koordinasi.**

Koordinasi antara aparat pusat dan aparat daerah dianggap penting terutama dalam kaitan dengan koordinasi pemerintahan dan koordinasi pembangunan. Dalam hubungan itu koordinasi dianggap sebagai lembaga. Dilihat dari sudut manajemen pemerintahan koordinasi yang dianggap sebagai titik kelemahan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan sampai sekarang tetap dianggap krusial sebagaimana dikemukakan oleh Ndraha (2003).

Menurut Ndraha (2003) ada dua cara pendekatan yang dapat digunakan dalam upaya memahami gejala koordinasi, Pertama ; pendekatan politik, normatif, atau birokratik . Pendekatan ini yang dianut oleh pemerintah Indonesia sampai sekarang . Menurut pendekatan politik ,koordinator ditetapkan terlebih dahulu atau ditetapkan bersama-sama dengan unit-unit kerja lain. Kegiatan koordinator itulah yang disebut koordinasi. Kata kuncinya adalah koordinasi mengkoordinasikan. Kedua ; pendekatan manajemen atau empirik. Menurut pendekatan ini ,koordinasi merupakan kebutuhan setiap orang atau institusi . Koordinasi dulu baru koordinator. Kebutuhan akan koordinasi mendorong setiap orang atau kelompok untuk berkoordinasi satu dengan yang lain. Kata kuncinya yaitu berkoordinasi . Dalam hal ini ,setiap pihak dapat berkoordinasi satu dengan yang lain dengan atau tanpa (melalui) koordinator. Jadi koordinasi bisa terjadi tanpa koordinator. Kuncinya adalah kemauan dan tekad untuk senantiasa mengutamakan kepentingan keseluruhan ketimbang kepentingan kelompok atau bagian. Jika dilihat dari sudut normatif , koordinasi difahami sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyalurkan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsional koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja.

Hasil penelitian membuktikan bahwa faktor Koordinasi sangat penting dilakukan demi untuk menyatu padukan berbagai program yang akan direncanakan ,agar terdapat kesatuan pandangan, pemahaman maupun tujuan yang akan dicapai dalam program tersebut. Hanya saja masalah Koordinasi tidak dilakukan secara rutin misalnya untuk melaksanakan kegiatan rapat-rapat pada setiap minggu hal ini masih belum dilakukan, Koordinasi yang lancar terjadi saat ini hanyalah Koordinasi dimasing-masing Instansi misalnya Koordinasi antara atasan dan bawahan dalam suatu instansi sedangkan Koordinasi antar Instansi yang satu dengan Instansi yang lainnya masih belum efektif.

Pentingnya Koordinasi karena dilapangan masih ditemukan terhadap pelanggaran oknum-oknum petugas yang melakukan pungutan liar dengan sopir dalam kaitan dengan pungutan bea parkir, dan bea penumpang, baik yang dilakukan oleh aparat dari Dinas Perhubungan maupun Dinas SatLanTas.

Bahwa penentuan Koordinasi melalui rapat-rapat antara Instansi yakni Dinas Perhubungan dengan SatLanTas yang masih kurang mengadakan rapat-rapat disepertar masalah Kemacetan. Pelaksanaan Koordinasi yang dilakukan selama ini hanya melalui Telpon antara pimpinan kedua Instansi tersebut dan bertemu langsung dilapangan.

Pelanggaran seringakli terjadi disebabkan karena bawahan yakni antara petugas LLAJ dengan SatLantas melakukan swiping kepada para sopir tanpa sepengetahuan pimpinan sehingga dampak dari swipping liar tersebut seringkali menimbulkan kemacetan.

Bahwa pelaksanaan Koordinasi memang sudah cukup baik namun belum maksimal, hal ini disebabkan banyak kendala yang dihadapi dilapangan khususnya dalam kaitan dengan penegakan aturan. Contohnya untuk melakukan penindakan terhadap Sopir seperti melakukan Tilang bukan wewenang selaku Dinas Perhubungan yang berhak melakukan dan melaksanakan penindakan (Tilang) , adalah aparat SatLanTas. Jadi memang dalam proses penindakan aturan seringkali terjadi overlapping karena ketika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh para sopir diarea-area tertentu para petugas SatLanTas tidak ada ditempat, sementara para sopir selalu melakukan pelanggaran. Hal ini yang seringkali mempengaruhi masalah Koordinasi dilapangan.

Sedangkan pernyataan lain dari para Informan (Sopir) bahwa faktor Koordinasi masih dianggap kurang antara kedua Instansi tersebut permasalahannya dilapangan petugas-petugas SatLanTas hanya

ditempatkan pada area-area tertentu misalnya ditempatkan di area Jl Sam Ratulangi yakni Route kampus, Malalayang, Wanea maupun Kembang sedangkan pada Area Tuminting tidak ada petugas SatLanTas pada hal pada area tersebut juga seringkali para sopir mengalami kesulitan untuk mengangkut penumpang. Permasalahannya yang ditemukan oleh para sopir adalah banyaknya penjual atau pedagang kakilima yang berjualan dipinggiran jalan yang mengganggu arus lalu lintas untuk keluar masuk. Sebenarnya hal yang sangat penting dalam pelaksanaan Koordinasi bukan saja pada tanggung jawab kedua dinas tersebut yakni Dinas Perhubungan dan Dinas SatLanTas tetapi juga perlu ada Koordinasi dengan SatPol PP dalam penegakan aturan sebab untuk menindak para pedagang kakilima juga menjadi tanggung jawab Dinas SatPol PP. Jadi masalah Kemacetan juga bukan saja dipengaruhi oleh banyaknya kendaraan tetapi koordinasi yang kurang selama ini menimbulkan masalah Kemacetan.

Pelaksanaan Koordinasi yang kurang maksimal dapat terlihat dari penyatupaduan program dalam kaitan dengan rapat-rapat secara rutin, hal ini jarang dilakukan oleh kedua Instansi tersebut dalam menangani masalah kemacetan. Sehingga dalam menciptakan Koordinasi yang baik untuk mengatasi masalah Kemacetan maka harus perlu ada hubungan komunikasi yang lancar, ada unsur kerjasama yang baik, ada pembagian tugas yang jelas serta melakukan kegiatan rapat secara rutin untuk mengevaluasi berbagai kegiatan yang sudah dilaksanakan.

Dari sisi Komunikasi misalnya dalam upaya untuk mengatasi kemacetan lalu Lintas di pusat Kota Manado sudah berjalan cukup baik. Hal ini dibuktikan dengan hubungan komunikasi melalui alat media komunikasi seperti penggunaan HandPhone melalui proses interaksi untuk menyatupadukan berbagai program dilapangan. Masalah unsur kerjasama dilapangan dalam penataan kendaraan masih terlihat berjalan secara sendiri-sendiri pada hal untuk menyatupadukan program harusnya kedua Instansi tersebut harus ikut bersama-sama. Dalam pembagian tugas nampak masih berjalan secara sendiri-sendiri karena memang dari segi Tufoksi kedua Instansi tersebut memiliki tugas dan fungsi yang sangat berbeda. Hanya saja untuk menyatupadukan pelaksanaan kegiatan tentu akan dibutuhkan unsur kerjasama, saling pengertian serta memiliki pemahaman yang sama dalam mengatasi masalah Kemacetan.

Dalam pertemuan rapat-rapat untuk membahas masalah kemacetan lalu lintas masih kurang maksimal kedua Instansi tersebut hanya berkoordinasi lewat HandPhone sebagaimana dijelaskan sebelumnya.

#### **e. Sarana dan Prasarana**

Sarana dan Prasarana akan menjadi modal yang sangat penting dilakukan demi untuk mengurangi masalah Kemacetan. Perlu difahami bahwa sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat untuk mencapai maksud atau tujuan. Sedangkan Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan sebagai unsur penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek).

Sarana lalu Lintas adalah suatu bagian atau usaha demi untuk memperlancar berbagai pergerakan lalu Lintas. Biasanya sarana lalu lintas sebagai bagian yang dilakukan untuk membangkitkan berbagai pergerakan lalu lintas. Sarana lalu lintas yang dimaksudkan disini adalah berupa jalan yang akan dilalui oleh setiap orang, kendaraan, yang dapat memaksimalkan tempat atau tujuan tertentu. Suatu Kota yang dapat berkembang dengan pesat misalnya akan didirikan kawasan perdagangan, kawasan Industri, kawasan pendidikan sudah barang tentu akan memerlukan sarana lalu lintas yang baik berupa jalan. Pemanfaatan jalan sebagai bagian yang terpenting dalam memenuhi pergerakan lalu Lintas. Oleh karena itu didalam sarana jalan untuk kepentingan ber lalu lintas biasanya akan diciptakan berbagai jaringan

jalan. Di Kota Manado sistem Jaringan jalan biasanya terdapat jalan Jalan Arteri, Jalan Kolektor maupun Jalan bebas hambatan seperti yang terlihat saat ini adalah yang terdapat di JL. Hasanuddin yang menghubungkan jembatan Soekarno. Berikut ini akan diuraikan jalan Bebas Hambatan di Area JL. Hassanuddin Tuminting merupakan yang merupakan jalan bebas Hambatan.

Jalan bebas hambatan biasanya berfungsi untuk menampung kendaraan atau pergerakan lalu lintas yang sangat besar disuatu wilayah, kewilayah lainnya dan melewati Kota untuk mengurangi Kemacetan lalu lintas. Apapun yang dilakukan Kota Manado sebagai salah satu Kota yang memiliki volume pergerakan lalu lintas yang cukup tinggi. Dilihat dari segi pengaturan sarana jalan di Kota Manado masih belum efektif hal ini disebabkan karena perbaikan trayek hanya terpusat pada kawasan perbelanjaan maupun pertokoan. Pada hal untuk merubah sistem arus lalu lintas terlebih dahulu harus dicari masalahnya dimana dan bagaimana solusi untuk mengatasi kemacetan. Salah satu alternatif untuk perbaikan sarana jalan adalah melakukan kaji tindak berbagai permasalahan yang akan munculnya serta dampaknya terhadap pergerakan lalu lintas. Hal ini tidak pernah dipikirkan oleh semua penyedia layanan transportasi.

Dengan semrawutnya pengelolaan transportasi juga menjadi penyebab munculnya kemacetan di Kota Manado sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Berikut pemanfaatan sarana jalan yang ada tidak pernah dikaji ulang bagaimana efektifnya. Harusnya pemerintah menyediakan lahan parkir tidak pada jalur yang ramai dilalui kendaraan keluar masuk. Seperti misalnya terlihat di TKB, dan area Parkir disekitar pusat perbelanjaan Pasar Swalayan Jumbo maupun pusat perbelanjaan kearah pelabuhan, karena dilihat dari sarana jalan yang ada pemanfaatan kedua lahan tersebut tidak efektif untuk dijadikan area Parkir.

Dari hasil penelitian membuktikan bahwa pemanfaatan sarana jalan yang ada, tidak efektif lagi untuk menampung kendaraan yang begitu banyak disebabkan karena luas lahan untuk penggunaan jalan khususnya untuk memperlancar kegiatan transportasi/pergerakan lalu lintas sudah sangat sempit dan tidak ada perbaikan. Perbaikan jalan hanya terlihat dari pengaspalan serta perbaikan saluran sedangkan untuk perencanaan baik jangka pendek maupun jangka panjang belum pernah dipikirkan oleh pemerintah dalam melakukan pelebaran jalan. Berikut ini akan diperlihatkan bagaimana kesemrawutan dalam penataan sarana jalan yang tidak efektif dalam pengelolaan sarana lalu lintas di Kota Manado.

pemanfaatan sarana jalan yang tidak ditata rapi serta pengaturan pergerakan lalu lintas yang tidak efektif dapat menyebabkan munculnya kemacetan. Sedangkan pada arah panah sebelah kanan memperlihatkan penataan kawasan dari sarana jalan yang ada kendaraan di Parkir disisi kanan dan kiri sehingga area untuk pergerakan lalu lintas akan menjadi lamban, bahkan terhenti sampai titik nol, hal ini tidak pernah diantisipasi oleh penyedia layanan transportasi harusnya diarea tersebut perlu dilakukan penataan kawasan bebas parkir demi untuk menghindari Kemacetan. Pemerintah lewat Dinas Perhubungan (LLAJ) hanya memikirkan lahan parkir dijadikan sebagai sumber pendapatan daerah sedangkan untuk mengatasi permasalahan kemacetan tidak pernah dipikir, bagaimana solusinya.

Untuk prasarana jalan seperti penempatan rambu-rambu dan Marka Jalan dianggap kurang efektif contohnya penempatan rambu-rambu seperti Lampu Merah di Perempatan JL. Suprpto kearah Pelabuhan Manado tidak efektif, karena saat lampu hijau menyala mengharuskan kendaraan dari arah jumbo jalan terus malah berhenti karena macet dengan kendaraan kearah pelabuhan. Sedangkan batas jalan kearah pelabuhan jaraknya sangat pendek hanya sekitar 50 meter dari lampu merah kondisi ini memperlihatkan bahwa sarana jalan yang dilalui oleh kendaraan kearah pelabuhan tidak akan mampu menampung kendaraan yang begitu banyak karena kearah tersebut bukan saja kendaraan yang masuk

kepelabuhan tetapi juga ada kendaraan lain yang melewati kearah jumbo maupun kearah Marina Plaza sehingga menyebabkan tumpukan kendaraan yang begitu banyak. Penyebabnya bukan saja sarana jalan yang tersedia sangat sempit tetapi juga dibutuhkan kesadaran pengemudi atau sopir yang menebos masuk ketika lampu merah sudah dinyalakan. Jadi yang perlu dilakukan dalam mengatasi masalah kemacetan adalah bagaimana membentuk dan membangun sikap mental sopir/pengemudi yang sadar dalam berlalu lintas.

Berikut penempatan rambu-rambu jalan pada titik-titik tertentu belum semuanya dipasang demi untuk mengurangi masalah Kemacetan. Gambar dibawah ini memperlihatkan penempatan Prasarana Jalan seperti rambu-rambu lalulintas di Pusat Area trayek angkot dalam Kota.

Penataan sarana jalan khususnya di Kawasan Jl. Panjaitan perlu diperbaiki, seharusnya diwilayah tersebut tidak dilakukan area parkir dalam menghindari kemacetan tetapi yang terjadi saat ini dalam kawasan tersebut setiap saat dan setiap hari selalu Macet bahkan kendaraan berhenti mulai dari arah Takelong sampai jembatan Megawati, karena banyaknya kendaraan yang melewati daerah tersebut seperti angkutan mulai dari track pengakut barang, angkutan umum, angkutan pribadi, Bus Pariwisata, kendaraan kecil (open Cup), motor-motor dan pejalan kaki semua masuk dalam kawasan tersebut.

Dalam penempatan Marka Jalan sebagai upaya untuk pembatas jalan dan para pejalan kaki tidak efektif disebabkan karena dukungan badan jalan terlalu kecil khususnya dalam area Zero Point, harusnya pada area tersebut perlu dipikirkan pengurangan atau pengalihan kendaraan untuk menghindari pergerakan lalu Lintas.

## **2. Dampak dari Kemacetan.**

Suatu Kota yang ingin berkembang dan maju tentu harus menghindari dari masalah Kemacetan. Kemacetan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang sudah biasa kita lihat, baik di pagi hari, sore hari maupun di malam hari terutama di kota-kota besar Indonesia. Masalah ini juga menyebabkan meningkatkannya angka kecelakaan lalu lintas. Kemacetan adalah masalah lama yang sampai saat ini belum dapat ditemukan solusi yang tepat. Untuk itu perlu adanya kerja sama yang baik antara pemerintah dengan masyarakat agar masalah ini cepat terselesaikan dengan sebuah solusi terbaik. Kemacetan lalu lintas sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling berkaitan satu sama lainnya. Kemacetan kendaraan tentu berdampak sangat luas dan kompleks dalam semua kehidupan sosial baik dilihat dari segi ekonomi, budaya, keamanan, maupun kenyamanan dalam berlalulintas.

Dari hasil penelitian membuktikan bahwa masalah Kemacetan dipengaruhi oleh beberapa faktor yang disebutkan dibawah ini antara lain :

1. Bahwa Kondisi jalan yang sempit sangat memperparah pergerakan lalu Lintas,
2. Volume kendaraan setiap tahun meningkat cukup tajam, tidak diiringi dengan sarana perbaikan jalan. Hal ini disebabkan karena kondisi jalan tetap dan tidak berubah sementara kendaraan bertambah sehingga menyebabkan beban fisik jalan tak mampu lagi menampung kendaraan,
3. Pengalihan Trayek tiap tahun sangat berubah-ubah dan tidak pernah dikaji tindak sebelum dilakukannya pengalihan trayek tersebut.

4. Manajemen Pengelolaan Lalulintas tidak tertata dengan baik, contoh dalam penataan area parkir, baik kendaraan roda dua maupun roda empat yang dilakukan pada area/jalur transportasi yang sibuk dengan kendaraan,
5. Kurangnya disiplin baik petugas dalam menegakkan aturan, menata transportasi, memberikan pelayanan. Bagi sopir masih ditemukan memiliki sikap mental yang negatif terhadap kesadaran berlalulintas. Contohnya sopir berhenti ditengah jalan pada saat menaikn penumpang, parkir disembarang tempat, menerobos rambu-rambu lalulintas ketika jalur kendaraan dianggap ramai dan padat. Selain itu kesadaran penumpang ataupun pejalan kaki masih kurang memahami cara berlalu lintas yang baik. Contohnya menyeberangi area yang dianggap macet, atau pada area-area yang dianggap terlarang.
6. Pemanfaatan rambu-rambu lalulintas yang kurang efektif sehingga berdampak pada masalah Kemacetan.
7. Hadirnya pedagang kakilima yang berjualan dipinggiran jalan, sehingga menyebabkan Kemacetan.
8. Tidak ada regulasi atau Perda yang mengatur tatatertib dalam berlalu Lintas. Sehingga peluang tersebut dimanfaatkan oleh sebagian anggota masyarakat.
9. Pelaksanaan Koordinasi dilapangan masih kurang seperti penempatan petugas pada area-area yang dianggap terlarang. Hal ini menjadi potensi bagi setiap orang/sopir dalam melakukan pelanggaran.

Kesembilan indikator sebagaimana disebutkan diatas menjadi penyebab timbulnya masalah kemacetan khususnya di Kota Manado. Kemacetan yang kian hari kian menjadi-jadi di Area Kota Manado tentu akan berdampak luas terhadap masalah sosial, ekonomi, budaya, keamanan dan lain-lain.

Sehingga dampak dari Kemacetan dapat diuraikan berikut ini :

1. Dalam Aspek Ekonomi menyebabkan kerugian besar terhadap peningkatan pendapatan masyarakat. Kondisi ini dapat terlihat dari lambannya suplay barang ketempat-tempat tertentu sehingga menambah beban untuk biaya ekstra, antara lain beban angkutan, beban angkutan, beban waktu, beban rusaknya barang dagangan seperti terjadi pada para pedagang Holtikultura, yakni barang yang mudah rusak, membusuk sehingga mempengaruhi nilai jual beli bagi para pemasok. Bagi para pengemudi bisa menurunkan pendapatan, sulitnya mencari penumpang, karena ketika macet masyarakat lebih memilih Ojek atau Gojek yang dianggap lebih mudah dan praktis ketempat tujuan dibandingkan dengan kendaraan umum. Selain itu sopir akan ,menambah biaya beban seperti ongkos minyak, karena ketika terjadi kemacetan laju kendaraan menurun, akan terjadi pemborosan sehingga mempengaruhi ongkos BBM.
2. Dari aspek Sosial berdampak luas seperti lambannya waktu bagi setiap orang untuk bekerja baik di Kantor, Perusahaan , Industri, Perdagangan yang menimbulkan stress, kepanikan, bahkan berpengaruh terhadap masalah kesehatan.
3. Dari segi keamanan, bisa berdampak luas terhadap kecelakaan, munculnya sikap emosi dan ketegangan yang tinggi baik bagi sopir maupun penumpang serta para pejalan kaki.
4. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti: ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.



### **3. Solusi untuk mengatasi Masalah Kemacetan.**

Pada dasarnya kemacetan lalu lintas pada ruas jalan raya dapat terjadi ketika arus lalu lintas kendaraan meningkat seiring dengan bertambahnya permintaan perjalanannya pada area-area tertentu . Pada uraian sebelumnya disebutkan bahwa Kemacetan terjadi karena disebabkan kapasitas jalan tetap dengan sarana jalan yang sempit sedangkan volume kendaraan meningkat tinggi. Sehingga akan berakibat pada kerugian sebagai akibat dari masalah Kemacetan tersebut, apabila dikuantifikasikan banyak kerugian yang diderita oleh masyarakat antara lain kerugian waktu perjalanan menjadi panjang, dan makin lama, biaya operasi akan meningkat tajam, polusi kendaraan yang dihasilkan akan mempengaruhi kondisi lingkungan yang ada. Pada kondisi macet tentunya suatu kendaraan akan merangkak dengan kecepatan yang sangat lamban hingga berhenti pada titik nol, sementara pemakaian BBM akan menjadi sangat boros, putaran mesin kendaraan akan menjadi lebih cepat sehingga menyebabkan kendaraan menjadi aus. Pada kondisi tersebut biasanya kemacetan akan mempengaruhi pada setiap pengendara yang akan lewat mereka tidak sabar, yang berdampak pada penyalahgunaan seperti pelanggaran disiplin, potensi kecelakaan sehingga memperparah lagi kemacetan secara lebih lanjut.

Apapun yang kita lakukan dengan masalah Kemacetan tentu harus dicari jalan keluar paling tidak bagaimana mengurangi tingkat kemacetan. Berbagai faktor dan alasan yang perlu dilakukan dalam mengurangi masalah Kemacetan khususnya di Kota Manado dapat diuraikan sebagai berikut :

#### **1. Mengkaji Ulang Jalur Transportasi yang dianggap rawan Macet.**

Pada kenyataannya dilokasi penelitian membuktikan bahwa penataan jalur transportasi masih kurang efektif disebabkan karena sebelum dilaksanakannya penataan jalur, tidak dilakukan penelitian terlebih dahulu, dimana letak kemacetan yang terjadi. Dengan penelitian serta kaji tindak akan dapat mengatasi permasalahan Kemacetan. Contohnya penempatan trayek dari semua trayek yang ada hanya melihat dari sisi ekonomi, sebab yang terjadi selama ini bahwa penempatan trayek-trayek hanya dikaji dari aspek pertumbuhan ekonomi. Sedangkan dari segi pemenuhan yakni pemenuhan kebutuhan publik tidak pernah dipikirkan. Salah satu solusi yang perlu dilakukan dalam penataan trayek-trayek yang ada adalah perlu meminimalisasi pergerakan kendaraan, kemana arah dan tujuannya, paling titik yang diperlukan disini adalah titik simpul kendaraan. Titik simpul ini sangat penting dikaji sebab ketika beberapa trayek kendaraan akan bertemu pada titik simpul yang sama maka disitulah potensi kemacetan akan muncul. Harusnya dalam penataan trayek perlu menghindari titik simpul kendaraan yang sama karena ketika masuk didalam pusat Kota semua kendaraan dari berbagai trayek saling berhadapan. Hal seperti ini akan menjadi peluang dalam meningkatkan Kemacetan.

#### **2. Perlu Meminimalisasi sarana Jalan.**

Dengan kondisi jalan yang masuk kepusat perkotaan tidak representatif lagi untuk menampung kendaraan yang begitu banyak. Salah satu alternatif yang perlu dilakukan adalah meminimalisasi titik simpul kearah yang berlawanan. Contohnya untuk kendaraan trayek Tuminting alternatif terbaik adalah melalui jalur bebas hambatan yakni harus dilakukan penataan kearah Jembatan Soekarno. Dengan contoh pengalihan kendaraan seperti ini akan memudahkan untuk meminimalisasi masalah kemacetan. Untuk trayek Malalayang dan Kampus tidak perlu digabung dengan trayek-trayek lainnya. Dengan penataan trayek-trayek seperti ini sebelum diberlakukan

harus perlu disosialisasikan kepada masyarakat dengan kajian-kajian dari sisi ekonomi, sosial, budaya, keamanan dan lain-lain. Alternatif yang lain dari masalah ini adalah pemerintah perlu memikirkan program jangka panjang untuk melakukan pelebaran jalan. Karena dengan adanya pelebaran jalan akan mengurangi munculnya masalah Kemacetan.

3. Menegakan aturan dengan sistem Ganjil Genap.

Dengan sistem ganjil Genap akan efektif bilamana diiringi dengan muatan Regulasi atau aturan baku yang perlu difahami oleh seluruh anggota masyarakat. Salah satu rambu-rambu yang cukup efektif dalam menegakan aturan adalah Perda. Pembuatan Perda harus perlu dikaji dari sisi ekonomi, sosial, budaya, keamanan dan lain-lain sebagaimana dijelaskan sebelumnya.

4. Pembatasan Kendaraan Pribadi, Kendaraan angkutan Barang serta Kendaraan Taksi yang masuk ke Area-area tertentu. Hal yang perlu dikaji dari masalah ini adalah pembuatan Regulasi, karena tanpa adanya sumber Hukum yang jelas sangat sulit untuk diberlakukan. Contohnya untuk angkutan barang perlu dioperasikan pada malam hari atau setelah kendaraan dianggap tidak sibuk lagi.
5. Perlu dipikirkan penyediaan jembatan penyeberangan baik bagi para pejalan kaki maupun kendaraan yang masuk ke area-area tertentu.
6. Menegakan aturan disiplin tentang masalah parkir serta diiringi dengan Regulasi guna memaksimalkan kelancaran lalu lintas. Cara ini lebih efektif apabila pemerintah akan menyediakan lahan parkir. Karena dari sisi ekonomi lahan parkir menjadi potensi untuk meningkatkan pendapatan Daerah, sebab Retribusinya Jelas, terukur dan dapat ditaksir dari keuntungan yang didapat dari hasil Retribusi tersebut.
7. Meningkatkan budaya Sadar berlalu Lintas. Hal yang perlu dilihat disini adalah sosialisasi dari penegakan UU Lalu Lintas baik kepada sopir, maupun anggota masyarakat luas. Undang\_undang Lalu lintas ini harus perlu direalisasikan dengan Perda sehingga rambu-rambu hukumnya jelas, terukur dan tersealisasi.
8. Perlu dimaksimalkan pemanfaatan rambu-rambu Lalu lintas serta Marka Jalan sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat baik sopir maupun pejalan kaki.
9. Memberikan kesadaran dan pemahaman bagi para pedagang kaki lima serta perlu direalisasikan dengan aturan Regulasi yang Jelas berupa Perda untuk memberikan efek jera bagi masyarakat atau pedagang kaki lima.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan yang sudah diuraikan pada bab Pendahuluan, maka penulis akan menguraikan Kesimpulannya sebagai berikut :

1. Kemacetan adalah suatu kondisi atau keadaan Lalu Lintas dimana pergerakan kendaraan terhenti, tidak stabil, kecepatan Operasi menurun sehingga mengakibatkan penumpukan kendaraan. Sedangkan Efektifitas Kerja dalam penanganan masalah Kemacetan adalah suatu upaya untuk

meminimalisir berbagai kondisi atau keadaan lalu lintas yang disebabkan oleh berbagai Kemacetan yang terjadi.

2. Efektifitas kerja dalam penanganan Kemacetan sangat terkait dengan penegakan disiplin, pelayanan, manajemen pengelolaan transportasi, faktor Koordinasi serta sarana dan prasarana.
3. Cerminan disiplin dalam berlalu lintas dapat dilihat dari : 1). Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang sudah menjadi norma, etik dan kaidah yang berlaku didalam aturan lalu lintas, 2). Adanya perilaku yang dikendalikan, 3). Adanya kepatuhan pada peraturan. Penegakan disiplin yang dilakukan selama ini dari hasil penelitian oleh Dinas Perhubungan antara lain mengharuskan para petugas untuk mengikuti Apel Pagi dan Apel pada siang hari. Dari berbagai pernyataan Informan sebagaimana dibahas sebelumnya menunjukkan bahwa penegakan disiplin sudah dilakukan sesuai prosedur contohnya pemberian sanksi apabila terjadi pelanggaran dilapangan yakni pemberian sanksi berat, sedang maupun ringan. Masalah disiplin tidak hanya diberlakukan dalam suatu Instansi tertentu tetapi juga dilakukan diluar Instansi yang ada yakni penegakan aturan di jalan raya. Penelitian membuktikan bahwa cerminan kurangnya disiplin pengendara dapat dilihat dari berbagai pelanggaran yang dilakukan antara lain : 1). Sopir tidak tertib yakni parkir disembarang tempat yang bukan merupakan area parkir; 2). Kemacetan seringkali terjadi juga dipengaruhi oleh kurangnya disiplin pengguna jalan 3). Dengan Kondisi Kemacetan sebagai akibat dari kurangnya disiplin menyebabkan penumpukan kendaraan di beberapa ruas jalan tertentu.
4. Dalam penataan bidang transportasi masalah pelayanan aparatur pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan SatLanTas bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat. Pelaksanaan pelayanan dalam mengatasi kemacetan yang dilakukan selama ini sudah dianggap baik namun belum maksimal.
5. Bahwa Kemacetan lalu lintas sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling terkait satu sama lainnya. Salah satu alternatif dalam mengatasi permasalahan kemacetan di wilayah perkotaan perlu dibutuhkan Manajemen pengelolaan transportasi sebaik mungkin.

Hasil penelitian membuktikan bahwa manajemen pengelolaan transportasi masih dianggap kurang maksimal. Kurang efektifnya pengelolaan transportasi sangat mempengaruhi masalah kemacetan lalu lintas.

6. Peranan Koordinasi dalam mengatasi kemacetan dianggap memiliki peran yang strategis dalam mengatasi kemacetan. Hasil penelitian membuktikan bahwa faktor Koordinasi sangat penting dilakukan demi untuk menyatukan berbagai program yang akan direncanakan, agar terdapat kesatuan pandangan, pemahaman maupun tujuan yang akan dicapai. Peran Koordinasi dalam penanganan masalah Kemacetan belum dilakukan secara maksimal. Dimana peran Koordinasi yang dilakukan selama ini hanya dilakukan dalam Instansi masing-masing. Sedangkan koordinasi antar Instansi belum efektif dilakukan terutama dalam kaitan dengan rapat-rapat dalam menyatukan berbagai pandangan, pemahaman dan tujuan yang ingin dicapai dalam mengatasi masalah Kemacetan.

7. Sarana lalu Lintas adalah suatu bagian atau usaha demi untuk memperlancar berbagai pergerakan lalu Lintas. Dari hasil penelitian membuktikan bahwa pemanfaatan sarana jalan yang ada, tidak efektif lagi untuk menampung kendaraan yang begitu banyak disebabkan karena luas lahan untuk penggunaan jalan khususnya untuk memperlancar kegiatan transportasi/pergerakan lalu lintas sudah sangat sempit dan tidak ada perbaikan, sehingga tidak mampu menampung kendaraan yang begitu banyak. Untuk prasarana jalan seperti penempatan rambu-rambu dan Marka Jalan dianggap kurang efektif karena masih menimbulkan berbagai Kemacetan.
8. Dampak Kemacetan sangat berpengaruh terhadap aktivitas berlalu Lintas, beberapa dampak yang ditimbulkan sangat berpengaruh pada aspek ekonomi, sosial, budaya dan keamanan.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang sudah diuraikan maka penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan kembali penataan jalur, karena pada kenyataannya dilokasi penelitian membuktikan bahwa penataan jalur transportasi masih kurang efektif disebabkan karena sebelum dilaksanakannya penataan jalur, tidak dilakukan penelitian terlebih dahulu, dimana letak kemacetan yang terjadi.
2. Perlu Meminimalisasi sarana jalan yang ada karena dengan kondisi jalan yang masuk kepusat perkotaan tidak representatif lagi untuk menampung kendaraan yang begitu banyak. Salah satu alternatif yang perlu dilakukan adalah meminimalisasi titik simpul kearah yang berlawanan.
3. Dalam mengatasi masalah Kemacetan maka perlu menegakan aturan dengan sistem Ganjil Genap pada kendaraan umum, kendaraan angkutan maupun kendaraan barang serta kendaraan pribadi. Dengan sistem ganjil Genap akan efektif bilamana diiringi dengan muatan Regulasi atau aturan baku yang perlu difahami oleh seluruh anggota masyarakat. Salah satu rambu-rambu yang cukup efektif dalam menegakan aturan adalah Perda. Pembuatan Perda harus perlu dikaji dari sisi ekonomi, sosial, budaya, keamanan dan lain-lain sebagaimana dijelaskan sebelumnya.
4. Perlu dilakukan pembatasan Kendaraan Pribadi, Kendaraan angkutan Barang serta Kendaraan Taksi yang masuk ke Area-area tertentu.
5. Perlu dipikirkan penyediaan jembatan penyeberangan baik bagi para pejalan kaki maupun kendaraan yang masuk kearea-area tertentu.
6. Perlu dilakukan penegakan aturan disiplin tentang masalah perParkiran serta diiringi dengan Regulasi guna memaksimalkan kelancaran lalu lintas. Cara ini lebih efektif apabila pemerintah akan menyediakan lahan parkir. Karena dari sisi ekonomi lahan Parkir menjadi potensi untuk meningkatkan pendapatan Daerah, sebab Retribusinya Jelas, terukur dan dapat ditaksir dari keuntungan yang didapat dari hasil Retribusi tersebut.
7. Perlu lebih meningkatkan budaya Sadar berlalu Lintas. Hal yang perlu dilihat disini adalah sosialisasi dari penegakan UU Lalu Lintas baik kepada sopir, maupun anggota masyarakat luas. Undang\_undang Lalu lintas ini harus perlu direalisasikan dengan Perda sehingga rambu-rambu hukumnya jelas, terukur dan tersealisasi.

8. Perlu dimaksimalkan pemanfaatan rambu-rambu Lalulintas serta Marka Jalan sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat baik sopir maupun pejalan kaki.
9. Perlu memberikan kesadaran dan pemahaman bagi para pedagang kakilima serta perlu direalisasikan dengan aturan Regulasi yang Jelas berupa Perda untuk memberikan efek jera bagi masyarakat atau pedagang kakilima.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Drucker, P.F. 1964, *Managing For Results*, Herper & Row, New York.

Etzioni, Amitai. 1985, *Organisasi - Organisasi Modern*. UI Press Pustaka Bradjaguna: Jakarta

Gibson, Ivancevich. 1984. *Organisasi dan Manajemen Perilaku Struktur Proses*. Jakarta: Penerbit Erlangga

Handyaningrat, Soewarno. 1994. *Pengantar Ilmu Administrasi Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung

Sondang P. Siagian, 1996. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bumi Aksara., Jakarta